Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 34 Warszawa, 30 września 1935 r. Rok XVII

15. LOTNICTWO CYWILNE.

T R E Ś Ć:

Sprawy lotnictwa cywilnego.

SPRAWY LOTNICTWA CYWILNEGO.

182.

OBWIESZCZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 29 sierpnia 1935 r.

w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem.

(Przedruk z Dz. U. R. P. Nr. 69 z dn. 18.IX.35 r., poz. 437)

Na podstawie art. 122 ust. (2) i (3) pkt. 8 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępowania w niektórych działach administracji państwowej (Dz. U. R. P. Nr. 110, poz. 976) ogłaszam jednolity tekst rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 31, poz. 294) z uwzględnieniem zmian i uzupełnień, wynikających z:

a) art. 269 Prawa o ustroju sądów powszechnych z dnia 6 lutego 1928 r. z późniejszemi zmianami i uzupełnieniami (tekst jednolity: Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 102, poz. 863);

b) art. 476, 479 i 640 — 649 Kodeksu postępowania karnego z dnia 19 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 83, poz. 725);

c) art. 1 § 1 pkt. 17 przepisów wprowadzających Kodeks postępowania karnego z dnia 19 marca 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr. 33, poz. 314);

d) ustawy z dnia 28 stycznia 1932 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczem (Dz. U. R. P. Nr. 26, poz. 227);

e) art. 2, art. 10 lit. a) i art. 30 ust. 3 przepisów wprowadzających Kodeks Karny i Prawo o wykroczeniach z dnia 11 lipca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 60, poz. 573);

f) art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 23 sierpnia 1932 r. o stosowaniu przepisów ustawy karnej skarbowej do przestępstw skarbowych, polegających na naruszeniu przepisów w zakresie . . . . prawa lotniczego . . . . (Dz. U. R. P. Nr. 72, poz. 657);

g) ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 63, poz. 481);

h) art. 136 ust. 2 lit. c) rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. o prawie celnem (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 610), z tem zastrzeżeniem, iż art. 52 — 54 tekstu jednolitego nie dotyczą spraw celnych;

i) art. 61 § 2 prawa o postępowaniu wywłaszczeniowem z dnia 24 września 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 776)

oraz wprowadzonych art. 97 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28 grudnia 1934 r. o unormowaniu właściwości władz i trybu postępo-

wania w niektórych działach administracji państwowej (Dz. U. R. P. Nr. 110, poz. 976) i z zastosowaniem kolejnej numeracji artykułów i ustępów.

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Załącznik do obwieszczenia Ministra Komunikacji z dn. 29 sierpnia 1935 r. (poz. 437).

ROZPORZADZENIE PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ

z dnia 14 marca 1928 r.

o prawie lotniczem.

Na podstawie art. 44 ust. 6 Konstytucji i ustawy z dnia 2 sierpnia 1926 r. o upoważnieniu Prezydenta Rzeczypospolitej do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 443) postanawiam co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

Art. 1.

Zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną w granicach całego Państwa z włączeniem wód terytorjalnych należy do Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 2.

(1) Żegluga w przestrzeni powietrznej nad obszarem Państwa jest dozwolona polskim statkom powietrznym.

(2) Obce statki powietrzne korzystają z prawa przylotu do Polski i przelotu przez Polskę na mocy umów międzynarodowych lub na mocy pozwolenia władz polskich, mianowicie statki wojskowe na mocy pozwolenia Ministra Spraw Wojskowych, inne zaś statki na mocy pozwolenia Ministra Komunikacji, wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych.

Art. 3.

Za polskie statki powietrzne uważa się:
a) statki, wpisane do polskiego rejestru państwowego (art. 10);
b) polskie wojskowe statki powietrzne.

Art. 4.

Statkami powietrznemi są:
balony, sterowce, samoloty, szybowce i inne tego rodzaju aparaty, zdolne do unoszenia się w powietrzu i przewożenia ludzi lub rzeczy.

Art. 5.

(1) Statek powietrzny, będący w rozporządzeniu władz wojskowych i znajdujący się pod dowództwem osoby, pełniącej służbę wojskową, uważa się za statek wojskowy.

(2) Statki powietrzne, nie należące do Skarbu Państwa i nie będące w rozporządzeniu władz wojskowych, uważa się za statki prywatne.

Art. 6.

Żegluga powietrzna może być ograniczona lub całkowicie zakazana:
a) w interesie obrony lub bezpieczeństwa Państwa na zasadzie uchwały Rady Ministrów,
b) w razie wojny bądź ogłoszenia mobilizacji ogólnej lub częściowej — przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, a na obszarze wojennym przez Naczelnego Wodza.

Art. 7.

(1) Postanowień artykułów 6, 10 — 20, 22, 27, 31, 32, 34, 36 — 38, 44 — 51, 59, 61 — 67 niniejszego prawa nie stosuje się do wojskowych statków powietrznych, zaś artykułu 6 do innych statków powietrznych, pełniących służbę publiczno-państwową.

(2) Zakres, w jakim stosowane będą postanowienia artykułów 52 — 54 do wojskowych statków powietrznych, określi Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

II. Władze żeglugi powietrznej oraz zakres ich działania.

Art. 8.

(1) Minister Komunikacji wykonywa nadzór nad żeglugą statków powietrznych z wyjątkiem statków wojskowych.

(2) W szczególności do zakresu działania Ministra Komunikacji należy:
a) wydawanie w granicach niniejszego prawa i w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych przepisów, dotyczących organizacji żeglugi powietrznej, oraz przepisów bezpieczeństwa i porządku publicznego;
b) wydawanie w granicach niniejszego prawa i w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Skarbu przepisów, dotyczących przewozu osób, bagażu i towarów;
c) prowadzenie rejestru państwowego statków powietrznych oraz rejestru pilotów;
d) udzielanie zezwoleń (koncesyj) w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu, a w zakresie komunikacji międzynarodowej także z Ministrem Spraw Zagranicznych, na zakładanie i prowadzenie prywatnych przedsiębiorstw lotniczych;

e) zakładanie, oraz zarząd państwowemi przedsiębiorstwami lotniczemi oraz państwowemi lotniskami i urządzeniami pomocniczemi, służącemi do celów żeglugi powietrznej, z wyjątkiem lotnisk i urządzeń wojskowych;

f) ustalanie taryf dla przedsiębiorstw państwowych i zatwierdzanie taryf dla przedsiębiorstw prywatnych w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu;

g) wykonywanie inspekcji lotnisk i wszelkich urządzeń pomocniczych, statków powietrznych i przedmiotów, znajdujących się na statkach powietrznych, oraz badanie ksiąg i dokumentów, odnoszących się do personelu lotniczego, lotnisk, hangarów i statków powietrznych.

(3) Przepisy sanitarne, higjeniczne i przepisy z zakresu spraw ratownictwa, dotyczące żeglugi powietrznej, wydaje Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

(4) Nadzór nad żeglugą statków powietrznych, w szczególności czynności, wymienione w ust. (2) pkt. c), e) i g), mogą być przekazane urzędom lub organom, które drogą rozporządzenia określi Minister Komunikacji w miarę potrzeby w porozumieniu z właściwymi ministrami.

Art. 9.

Zarząd wojskową żeglugą powietrzną należy do Ministra Spraw Wojskowych.

III. Rejestr państwowy statków powietrznych.

Art. 10.

(1) Do rejestru państwowego statków powietrznych mogą być wpisane statki powietrzne, o ile

1) są własnością:

a) Skarbu Państwa Polskiego,

b) obywateli polskich,

c) krajowych osób prawnych prawa publicznego,

d) krajowych osób prawnych prawa prywatnego, mających zarząd, którego prezes i conajmniej 2/3 członków są obywatelami polskimi,

e) spółek jawnych, których spólnicy są obywatelami polskimi;

2) są zdatne do lotu, zaopatrzone w potrzebne dla bezpieczeństwa lotu urządzenia i posiadają na dowód tego świadectwo sprawności technicznej i

3) nie są wpisane do rejestru zagranicznego.

(2) Statki powietrzne polskie mają prawo do latania dopiero po wpisaniu do rejestru państwowego. Wyjątek może być uczyniony jedynie dla statków powietrznych, znajdujących się jeszcze w posiadaniu konstruktora, który je poddaje próbom. Loty próbne mogą się odbywać przed zarejestrowaniem w obrębie lotniska lub ponad terenami, specjalnie do tego przeznaczonemi. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych, w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, określi sposób wyznaczania lotnisk i terenów specjalnych do przeprowadzania prób w locie oraz warunki tych prób.

Art. 11.

(1) Statki powietrzne wpisuje się do rejestru państwowego na podstawie pisemnych zgłoszeń właścicieli.

(2) Na dowód wpisania do rejestru właściciel statku powietrznego otrzymuje kartę rejestracyjną.

Art. 12.

Do rejestru wpisuje się:

1) imię, nazwisko lub firmę właściciela i jego siedzibę,

2) prawa rzeczowe do statku i jego najem,

3) port ojczysty statku,

4) opis konstrukcji i typu statku oraz motoru,

5) znaki rejestracyjne,

6) datę i miejsce zarejestrowania,

oraz inne dane, jakie oznaczy rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych, które również określi sposób rejestracji, badanie zdolności statków do lotu i tryb wydawania świadectw sprawności technicznej.

Art. 13.

(1) O wszelkich zmianach w danych, ulegających wpisaniu do rejestru, właściciel statku winien zawiadomić urząd, prowadzący rejestr państwowy, w ciągu 14 dni od zajścia zmiany.

(2) Obowiązek zawiadomienia o przelewie własności statku ciąży również na nowonabywcy.

(3) W karcie rejestracyjnej należy uwidocznić zmiany, poczynione we wpisach do rejestru.

Art. 14.

Statki powietrzne, które utraciły zdolność do lotu lub przestały być własnością osób, wymienionych w punkcie 1 ust. (1) art. 10, jakoteż statki, co do których stwierdzono, że są wpisane do rejestru zagranicznego, winny być z rejestru skreślone bądź na wniosek strony interesowanej, bądź z urzędu.

Art. 15.

(1) Każdy zarejestrowany statek powietrzny musi być oznaczony odrębnemi znakami rejestracyjnemi, umieszczonemi na statku.

(2) System znaczenia statków oraz sposób umieszczania znaków określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

(3) Nie wolno na prywatnych statkach powietrznych umieszczać znaków, zastrzeżonych wyłącznie dla statków państwowych i wojskowych, lub też znaków do nich podobnych.

Art. 16.

Rejestr państwowy statków powietrznych jest publiczny; osoby interesowane mogą otrzymywać za opłatą uwierzytelnione odpisy z rejestru.

IV. Załoga statków powietrznych.

Art. 17.

(1) Osoby, uprawnione do samodzielnego kierowania statkiem powietrznym, będą wpisane do rejestru pilotów.

(2) Tryb prowadzenia rejestru pilotów określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 18.

(1) Załoga polskiego statku powietrznego, jak również cały lotniczy personel pomocniczy lądowy i morski składać się winny tylko z obywateli polskich. Dowódcy załogi i piloci statków powietrznych, służących do komunikacji użytku publicznego, winni mieć przynajmniej lat 21, piloci zaś innych statków powietrznych przynajmniej lat 19.

(2) Minister Komunikacji może w poszczególnych przypadkach zezwolić na wyjątki od postanowień powyższych; o ile chodzi o obywatelstwo, Minister Komunikacji zezwala na wyjątki w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

(3) Piloci niepełnoletni winni mieć pozwolenie ojca bądź opiekuna.

Art. 19.

(1) Dowódca, piloci, mechanicy i inne osoby, współdziałające w prowadzeniu statku powietrznego, winny posiadać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności stosownie do zakresu swego działania.

(2) Powyższe postanowienie nie stosuje się do członków załogi, odbywających ćwiczenia lub loty próbne, dokonywane wyłącznie w obrębie lotnictwa lub ponad terenem, specjalnie do tego przeznaczonym.

(3) Niezbędny skład załogi statku powietrznego tudzież zakres obowiązków służbowych członków załogi określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 20.

(1) Świadectwo uzdolnienia może być wydane tylko osobom, które:

a) pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w przepisach, w tym przedmiocie wydanych, i

b) złożą teoretyczne i praktyczne egzaminy przed właściwą komisją.

(2) Sposób badania i wymagane warunki stanu zdrowia, zakres egzaminów teoretycznych i praktycznych, skład komisji egzaminacyjnej, zakres uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji), oraz warunki udzielania tudzież cofnięcia i terminy ważności upoważnień (licencyj) określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

V. Lotniska i urządzenia pomocnicze.

Art. 21.

(1) Przez lotnisko rozumie się powierzchnię odgraniczoną na lądzie lub wodzie, przeznaczoną i przystosowaną do przylotu, postoju i odlotu statków powietrznych.

(2) Za urządzenia pomocnicze uważa się urządzenia sygnalizacyjne, meteorologiczne, radjotechniczne oraz inne urządzenia dla potrzeb lotnictwa.

Art. 22.

(1) Lotniska i urządzenia pomocnicze dla żeglugi powietrznej mogą być zakładane tylko za zezwoleniem Ministra Komunikacji lub władz i urzędów przez niego upoważnionych. Lotniska mogą być zakładane i prowadzone wyłącznie przez osoby, wymienione w punkcie 1 ust. (1) art. 10.

(2) Podział lotnisk na kategorje, warunki zakładania i urządzania lotnisk oraz urządzeń pomocniczych, jako też warunki korzystania z nich określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

Art. 23.

(1) Dla urządzenia lub powiększenia lotnisk, fabryk lotniczych i szkół lotniczych, służących do celów państwowych lub publicznych, dla przeprowadzenia do nich dróg dojazdowych oraz dla urządzeń pomocniczych, niezbędnych dla żeglugi powietrznej użytku państwowego lub publicznego, dopuszczalne jest za odszkodowaniem: wywłaszczenie, ograniczenie praw własności i praw rzeczowych na nieruchomościach oraz czasowe zajęcie nieruchomości.

(2) Ograniczenie prawa własności może obejmować zakaz stawiania budynków i parkanów, sadzenia drzew, przeprowadzania przewodów powietrznych i wogóle stwarzania jakichkolwiek przeszkód dla żeglugi powietrznej w promieniu—licząc od środka lotniska — 950 metrów dla lotnisk pierwszej kategorji, 650 metrów — dla lotnisk drugiej kategorji i 400 metrów dla lotnisk pozostałych.

(3) Poza obrębem, oznaczonym w ustępie 2, w odległości 500 metrów od granicy tego obrębu zezwolenie na wznoszenie budowli lub innych urządzeń ponad 6 metrów wysokości, a stanowiących przeszkodę dla żeglugi powietrznej, nie może być udzielone bez zgody władz żeglugi powietrznej.

Art. 24.

(1) Wszelkie oddzielnie stojące przedmioty (kominy fabryczne, wieże i t. p.) o wysokości ponad 20 metrów, znajdujące się w odległości do jednego kilometra, oraz słupy anteny radjostacyj nadawczych w odległości dziesięciu kilometrów od granicy lotniska winny być w porze ciemnej oświetlone.

(2) Właściciel lotniska urządzi oświetlenie i utrzymywać je będzie swoim kosztem.

(3) Postanowienia tego artykułu nie dotyczą lotnisk użytku prywatnego.

Art. 25.

(1) Państwu i osobom, posiadającym zezwolenie na założenie i prowadzenie przedsiębiorstwa lotniczego (art. 44), służy prawo umieszczania przyrządów i znaków sygnalizacyjnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomej własności publicznej i prywatnej.

(2) Wykonanie powyższego uprawnienia może być przeprowadzone w postępowaniu administracyjnem, którego tryb określi rozporządzenie wykonawcze, wydane przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych.

(3) Osoby prywatne, na których własności umieszczono przyrządy i znaki sygnalizacyjne, mogą dochodzić wynagrodzenia tylko w razie wyrządzenia im szkody.

(4) Nie wolno umieszczać przyrządów i znaków sygnalizacyjnych na świątyniach, pomnikach i cmentarzach.

Art. 26.

Projekt umieszczenia urządzeń i znaków sygnalizacyjnych wymaga zatwierdzenia Ministra Komunikacji w porozumieniu z właściwymi ministrami.

VI. Lot.

Art. 27.

(1) Przed każdym lotem statek powietrzny winien być zbadany pod względem sprawnego działania i bezpieczeństwa lotu.

(2) Sposób przeprowadzenia badania sprawności statku określi rozporządzenie Ministra Komunikacji.

Art. 28.

Przy dokonywaniu lotu załoga statku powietrznego obowiązana jest stosować się do przepisów ruchu i sygnalizacji oraz przedsiębrać wszelkie środki celem zapewnienia bezpieczeństwa.

Art. 29.

Przelot nad osiedlami winien odbywać się na takiej wysokości, aby nawet w wypadku zatrzymania się motoru lądowanie statku powietrznego było możliwe na lotnisku lub poza osiedlem.

Art. 30.

Wszelkie zwroty o charakterze akrobatycznym podczas lotu statku powietrznego nad osiedlami i nad skupieniami ludzi są wzbronione.

Art. 31.

(1) Przelot przez pewne strefy Państwa może być zakazany.

(2) Granice stref zakazanych będą podane do wiadomości publicznej przez ogłoszenie w gazecie rządowej.

(3) Ustalenie granic stref zakazanych należy do Ministra Spraw Wojskowych.

Art. 32.

Każdy statek powietrzny, który znajdzie się w strefie zakazanej, jest obowiązany dać sygnał alarmowy i jak najprędzej wylądować na najbliższem lotnisku polskiem poza granicami strefy zakazanej.

Art. 33.

Każdy statek powietrzny, skoro otrzyma sygnał nakazujący lądowanie, winien bez zwłoki wylądować na najbliższem lotnisku.

Art. 34.

Publiczne wzloty pokazowe statku powietrznego mogą być dokonywane za zezwoleniem właściwej powiatowej władzy administracji ogólnej.

Art. 35.

(1) Podczas lotu nie wolno ze statku powietrznego wyrzucać przedmiotów, które przy spadaniu mogą spowodować nieszczęśliwy wypadek lub szkodę. Wyjątek stanowi konieczność pozbycia się balastu i innych przedmiotów celem ratowania podróżnych i załogi, jako też wyrzucanie przesyłek pocztowych w miejscach do tego przeznaczonych.

(2) Wyrzucanie przesyłek pocztowych ureguluje rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Poczt i Telegrafów oraz Spraw Wewnętrznych.

Art. 36.

(1) Przy dokonywaniu lotu załoga statku powietrznego winna posiadać przepisane świadectwa i upoważnienia (licencje), księgi pokładowe, jako też dokumenty przewozowe.

(2) Przepisy bezpieczeństwa ruchu i sygnalizacji określi rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych, sposób zaś zakładania i prowadzenia ksiąg pokładowych — rozporządzenie tegoż Ministra, wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Art. 37.

Dla pewnej kategorji statków powietrznych Minister Komunikacji może w drodze rozporządzenia uznać za obowiązujące używanie na pokładzie statków aparatów radjotechnicznych.

Art. 38.

Warunki używania aparatów fotograficznych i kinofotograficznych — na lotnisku lub na pokładzie statków powietrznych w czasie lotu — określi rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych.

VII. Startowanie i lądowanie.

Art. 39.

(1) Statki powietrzne mogą startować i lądować tylko na lotniskach, z wyjątkiem przypadków konieczności lądowania poza lotniskami ze względu na bezpieczeństwo lotu.

(2) Minister Spraw Wojskowych określi, w jakich jeszcze innych przypadkach wojskowe statki powietrzne mogą startować i lądować poza lotniskami.

(3) Przypadki, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniskowych i materjałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jako też sposób wynagrodzenia za to korzystanie określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji.

(4) Rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości określi, które władze i w jakich wypadkach oraz pod jakiemi rygorami mają prawo zarządzić wylądowanie lub wstrzymanie odlotu statków powietrznych.

Art. 40.

(1) W razie wylądowania statku powietrznego poza granicami lotniska załoga statku na żądanie organów służby bezpieczeństwa publicznego lub miejscowych władz gminnych lub też na żądanie posiadacza nieruchomości, na której statek wylądował, winna podać nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela statku i pilota oraz okazać legitymacje.

(2) Po uczynieniu zadość temu żądaniu posiadacz nieruchomości, na której statek wylądował, nie może się sprzeciwić odlotowi statku lub jego zabraniu.

(3) Statek powietrzny może być zatrzymany przez posiadacza nieruchomości aż do przybycia organów służby bezpieczeństwa publicznego lub miejscowych władz gminnych, jeżeli załoga odmówi udzielenia danych, wymienionych w ustępie pierwszym.

Art. 41.

W razie nieszczęśliwego wypadku, jak również w razie wylądowania statku powietrznego poza granicami lotniska, ze względu na bezpieczeństwo lotu władze miejscowe winny udzielić podróżnym statku i załodze możliwej pomocy.

Art. 42.

Kto znajdzie porzucony statek powietrzny lub jego szczątki, winien donieść o tem najbliższym organom służby bezpieczeństwa publicznego lub miejscowym władzom gminnym.

Art. 43.

Urodzenia i zgony, jakieby się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu, będą zarejestrowane w księdze pokładowej przez osoby, obowiązane do jej prowadzenia, a w najbliższem miejscu lądowania podane przez nie do wiadomości właściwych władz Państwa Polskiego bądź konsula polskiego, stosownie do tego, gdzie nastąpiło lądowanie.

VIII. Przedsiębiorstwa lotnicze.

Art. 44.

(1) Zakładanie i prowadzenie przedsiębiorstw lotniczych w celu dokonywania przewozu osób, bagażu, towarów i poczty statkami powietrznemi, pomiaru gruntów (aerofotogrametrja) oraz innych przedsiębiorstw, zarobkujących zapomocą statków powietrznych, wymaga zezwolenia (koncesji) Ministra Komunikacji — zgodnie z punktem d) ust. (2) art. 8.

(2) Zezwolenie (koncesja) na prywatne przedsiębiorstwa lotnicze, działające tylko wewnątrz Państwa, może być udzielone jedynie osobom, wymienionym w punkcie 1 lit. b), c), d) i e) ust. (1) art. 10.

(3) Przedsiębiorstwa lotnicze polskie winny używać dla swych celów statków powietrznych i silników wyrobu krajowego. Wyjątki mogą nastąpić za zezwoleniem Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 45.

(1) Zezwolenie (koncesja) nie będzie udzielone, jeżeli z okoliczności wynika, że prowadzenie przedsiębiorstwa lotniczego groziłoby bezpieczeństwu lub porządkowi publicznemu, bądź jeżeli nie zachodzi potrzeba założenia przedsiębiorstwa lub też jeżeli przedsiębiorca zamierza używać statków powietrznych, nie będących jego własnością a wpisanych na jego imię do rejestru statków powietrzych.

(2) Postanowienia art. 44 i niniejszego nie naruszają w niczem innych przepisów o zakładaniu i prowadzeniu przedsiębiorstw zarobkowych.

Art. 46.

Przedsiębiorca przewozu osób, bagażu i towarów statkami powietrznemi jest obowiązany na żądanie zarządu poczt i telegrafu przewozić ładunki pocztowe—w myśl art. 50 ustawy z dnia 3 czerwca

1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 63, poz. 481) — za pośrednictwem własnych organów.

IX. Przewozy.

Art. 47.

(1) Przedsiębiorstwo lotnicze nie może odmówić przewozu podróżnemu bądź nadawcy przesyłki, który podda się obowiązującym przepisom przewozowym.

(2) Przedsiębiorstwo może odmówić przewozu:

1) jeżeli przewóz jest wstrzymany lub ograniczony na mocy prawnie wydanych rozporządzeń albo wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych lub też nieprzewidzianego uszkodzenia statku powietrznego;

2) jeżeli wysyłane przedmioty podlegają prawu wyłączności państwowej co do poczty w myśl art. 2 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr. 63, poz. 481);

3) jeżeli przewóz z powodu braku środków przewozowych albo z powodu rodzaju, właściwości lub rozmiarów przedmiotów albo też z powodu późnego zgłoszenia, wreszcie z powodu wyczerpanej nośności statku nie może być dokonany statkiem powietrznym, na który został zgłoszony;

4) jeżeli zgłaszająca się do podróży osoba zdradza objawy nienormalnego stanu psychicznego lub choroby zakaźnej albo nie chce się zastosować do przepisów porządkowych, obowiązujących na linji lotniczej.

Art. 48.

Wydanie biletu podróżnemu, kwitu zaś bagażowego lub listu przewozowego, względnie jego wtórnika wysyłającemu stanowi dowód zawarcia umowy o przewóz.

Art. 49.

(1) Bilet, kwit bagażowy oraz list przewozowy powinny zawierać następujące dane:

1) nazwę lotnisk odlotu i przeznaczenia,

2) drogę przewozu (nazwy pośrednich lotnisk lądowania przepisowego),

3) nazwę i adres przedsiębiorstwa przewozo-

4) opłatę przewozową,

5) wskazanie prawnej granicy odpowiedzialności przedsiębiorstwa przewozowego, a w odpowiednich przypadkach dodatkowej rękojmi przedsiębiorstwa przewozowego (art. 59 i 63),

6) miejsce i datę wydania biletu bądź nadania bagażu lub towaru. Ponadto list przewozowy powinien zawierać:

7) nazwisko i adres nadawcy i odbiorcy,

8) termin dostawy, jeżeli był umówiony,

9) rodzaj towaru i opakowania, ilość, cechy, numery i wagę sztuk,

10) deklarację o wartości towaru, jeżeli nadawca złożył ją stosownie do art. 63 i

11) wykaz dokumentów, dołączonych przez nadawcę do listu przewozowego.

(2) List przewozowy powinien być podpisany przez nadawcę, który odpowiada za ścisłość danych zamieszczonych przez niego w liście przewozowym.

Art. 50.

(1) Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych określi warunki przewozu statkami powietrznemi przedmiotów, nasuwających obawy ze stanowiska bezpieczeństwa i porządku publicznego.

(2) Ograniczenia przewozu przedmiotów, nasuwających obawy ze stanowiska bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, ustala Minister Komunikacji w porozumieniu z właściwymi ministrami.

Art. 51.

Przedsiębiorca przewozowy obowiązany jest prowadzić na lotnisku listę podróżnych i wykaz przesyłek każdego lotu. Odpis listy i wykazu winien znajdować się na pokładzie danego statku powietrznego i ma być okazywany na żądanie organom służby bezpieczeństwa publicznego oraz celnym.

X. Postanowienia paszportowe i celne.

Art. 52.

(1) Przelot statków powietrznych przez granice Państwa może się odbywać tylko w miejscach do tego przeznaczonych.

(2) Miejsca, przeznaczone do przelotu granicy Państwa, podaje się do wiadomości publicznej.

(3) Jeżeli statek powietrzny, przybywający z zagranicy, był zmuszony przelecieć granicę Państwa w miejscu nieprzeznaczonem do przelotu, w takim razie winien wylądować na najbliższem lotnisku paszportowo-celnem. Dalsza podróż może nastąpić tylko na podstawie pozwolenia po wyjaśnieniu powodu nieprawidłowego przelotu.

Art. 53.

Statki powietrzne, przekraczające granicę Państwa, podlegają przepisom celnym i policyjnym. Statki powietrzne, kursujące wewnątrz kraju, mogą być poddane dozorowi celnemu i akcyzowemu.

Art. 54.

Statki powietrzne, przybywające z zagranicy do kraju, winny lądować, a odlatujące z kraju za granicę startować wyłącznie na wyznaczonych w tym celu lotniskach paszportowo - celnych. Wykaz lotnisk paszportowo-celnych podaje się do wiadomości publicznej.

XI. Prawo właściwe dla statków powietrznych.

Art. 55.

Prawa rzeczowe, dotyczące statku powietrznego, ocenia się według prawa obowiązującego w miejscu zarejestrowania statku.

Art. 56.

Czynności prawne, zdziałane na statku powietrznym w czasie żeglugi, uważa się za zdziałane w miejscu, w którem statek jest zarejestrowany.

XII. Odpowiedzialność.

Art. 57.

(1) Za szkody i straty tak osobiste, jak majątkowe, zrządzone wskutek używania statku powietrznego, odpowiada w zasadzie właściciel statku.

(2) Właściciel statku jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli oddał statek innej osobie do użytku na jej własny rachunek, a oddanie statku wpisane zostało do rejestru państwowego. W tym przypadku odpowiedzialność ponosi osoba, która wzięła od właściciela statek do użytku na własny rachunek.

(3) Kto nieprawnie używa obcego statku powietrznego, ponosi odpowiedzialność za szkody i straty, a oprócz tego solidarnie z nim są odpowiedzialni właściciel względnie osoba, wyżej określona, chyba że udowodnią, iż użycie statku nastąpiło bez ich zgody.

(4) Solidarnie z osobami wyżej wymienionemi odpowiadają ci, z których winy szkoda powstała.

(5) Za szkody i straty, zrządzone przez wyrzucanie przesyłek pocztowych z polecenia władzy, odpowiada Skarb Państwa.

Art. 58.

Osoby, wymienione w art. 57, są wolne od odpowiedzialności, jeżeli udowodnią, że szkoda wynikła bądź z powodu siły wyższej, bądź z winy samego poszkodowanego, bądź wreszcie, że przedsięwzięły wszelkie możliwe środki dla uniknięcia wypadku.

Art. 59.

(1) Odpowiedzialność przedsiębiorcy (art. 44 i 47) za śmierć lub uszkodzenie cielesne podróżnych ogranicza się do wysokości dwudziestu tysięcy złotych na podróżnego.

(2) Nieważne są umowy, mające na celu zwolnienie przedsiębiorcy od odpowiedzialności lub zmniejszenie jej poniżej przepisanej granicy.

(3) Ograniczenie wysokości odszkodowania nie stosuje się w razie udowodnienia przedsiębiorcy grubego niedbalstwa lub złej woli.

(4) Umowa szczególna między podróżnym a przedsiębiorcą może ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

Art. 60.

(1) Za szkody osobiste i majątkowe, zrządzone osobom, przewożonym bezpłatnie lub z grzeczności, właściciel statku względnie osoby, w art. 57 wymienione, ponoszą odpowiedzialność tylko w razie udowodnienia im grubego niedbalstwa lub złej woli.

(2) Postanowienie to nie stosuje się do przedsiębiorstw lotniczych.

Art. 61.

(1) W razie niepodjęcia zapowiedzianego lotu lub jego przerwy podróżny ma prawo do zwrotu opłaty przewozowej za drogę nieodbytą, oraz do zwrotu zwykłych kosztów przejazdu od miejsca lądowania statku do najbliższego miejsca, z którego będzie mógł podjąć dalszą podróż.

(2) Pozatem przedsiębiorca nie ponosi wobec podróżnych odpowiedzialności za niedokonanie lotu, za opóźnienie odlotu lub przylotu statku powietrznego, ani za utratę połączenia w miejscu przesiadania.

Art. 62.

Przedsiębiorca jest odpowiedzialny za zaginięcie lub uszkodzenie przyjętych do przewozu przesyłek bagażowych lub towarowych od chwili zawarcia umowy o przewóz (art. 48) do chwili wydania przesyłki, o ile nie udowodni, że zaginięcie lub uszkodzenie ich powstało:

a) z winy wysyłającego,
b) z powodu niedostatecznego opakowania przesyłki,
c) z powodu właściwości przesyłki lub
d) z powodu siły wyższej.

Art. 63.

Odpowiedzialność przedsiębiorcy za zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki bagażowej lub towarowej ogranicza się do wysokości dwustu złotych za przesyłkę. Jeżeli jednak wysyłający złoży specjalną deklarację o wyższej wartości przesyłki, wówczas przedsiębiorca jest obowiązany zapłacić sumę zadeklarowaną, chyba że udowodni, iż suma ta jest wyższa od rzeczywistej szkody.

Art. 64.

(1) Przyjęcie przez odbiorcę przesyłki bez zastrzeżeń stanowi dowód dostarczenia przesyłki w stanie dobrym, zgodnie z umową przewozową.

(2) Jednakże w razie niewidocznego uszkodzenia przesyłki odbiorca może nie później niż w ciągu trzech dni od chwili faktycznego odbioru domagać się wynagrodzenia od przedsiębiorcy lub jego przedstawiciela w miejscu odbioru po uprzedniem stwierdzeniu szkody w sposób, określony w przepisach przewozowych.

Art. 65.

(1) Przedsiębiorca ponosi odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy przesyłki; wolny jest jednak od odpowiedzialności, jeżeli przekroczenie terminu dostawy powstało z przyczyn od niego niezależnych.

(2) Terminy dostawy przesyłek i granice odpowiedzialności przedsiębiorcy za przekroczenie terminu dostawy określą przepisy przewozowe.

Art. 66.

(1) Odbiorca ma prawo uznać przesyłkę za zaginioną, jeżeli przesyłka, zawierająca towar łatwo psujący się, nie będzie mu wydana w miejscu przeznaczenia w przeciągu trzech dni, a każda inna przesyłka w przeciągu dziesięciu dni, licząc od dnia upływu terminu dostawy.

(2) Bieg terminu dostawy wstrzymuje się na cały czas przerwy, spowodowanej załatwieniem formalności celnych, akcyzowych, skarbowych oraz czynności władz administracyjnych.

Art. 67.

Wobec załogi przedsiębiorca odpowiada według przepisów, określających prawa i obowiązki przedsiębiorcy wobec pracowników.

Art. 68.

Roszczenia o wynagrodzenie za szkody, zrządzone osobom trzecim, ulegają przedawnieniu z upływem lat dwóch, licząc od dnia, kiedy szkoda powstała, roszczenia zaś z tytułu umowy o przewóz — od dnia, w którym upłynął termin przylotu podróżnego, względnie termin dostawy.

Art. 69.

Skargi o wynagrodzenie za szkody, wynikłe z używania statku powietrznego, mogą być wnoszone do sądu w miejscu stałej siedziby właściciela statku powietrznego, względnie przedsiębiorcy lub do sądu w miejscu, gdzie szkoda powstała, a jeżeli chodzi o roszczenia z tytułu umowy o przewóz — w miejscu zawarcia umowy o przewóz lub w miejscu odbioru przesyłki lub też w miejscu stałej siedziby przedsiębiorcy.

XIII. Postanowienia karne.

Art. 70.

(1) Kto:

1) wykracza przeciw przepisom art. 13, 24 ust. (1), art. 28, 29, 30, 34, 35 ust. (1), art. 36 ust. (1), art. 39 ust. (1), art. 40 ust. (1), art. 42, 43, 44 ust. (1) i (3), art. 51 lub rozporządzeniom, wydanym na podstawie art. 15 ust. (2), art. 22 ust. (2), art. 35 ust. (2) art. 36 ust. (2) i art. 37,

2) umieszcza urządzenia i znaki sygnalizacyjne bez uprzedniego zatwierdzenia projektu ich umieszczenia (art. 26), —

będzie karany aresztem do sześciu tygodni lub grzywną do dwóch tysięcy złotych.

(2) Jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się w braku szczególnych okoliczności obciążających grzywnę.

Art. 71.

Kto:

1) wykracza świadomie przeciw przepisom art. 10 ust. (2), art. 15 ust. (3), art. 22 ust. (1), art. 32 i 33 lub rozporządzeniom, wydanym na podstawie art. 38 lub 50,

2) podaje do rejestru (art. 11 ust. (1)) świadomie nieprawdziwe dane lub uzyskuje bądź stara się uzyskać podstępnie świadectwo uzdolnienia i upoważnienia (art. 18, 19 ust. (1) i art. 20), —

będzie karany aresztem do sześciu miesięcy i grzywną do trzech tysięcy złotych lub jedną z tych kar.

Art. 72.

(1) Kto:

1) odbywa żeglugę powietrzną nad obszarem Państwa Polskiego łącznie z wodami terytorjalnemi na statku, niewpisanym do polskiego rejestru państwowego statków powietrznych, lub na statku obcym, nieposiadającym prawa przylotu i przelotu (art. 2 ust. (2)),

2) wykracza przeciw zakazom, wydanym na podstawie art. 6 i 31, chyba że z okoliczności wynika, że przelot nastąpił wbrew woli pilota,

3) jako członek załogi nie posiada dokumentów, przewidzianych w art. 19,

4) uruchamia statek wbrew przepisowi art. 27 lub statek, który utracił zdolność do lotu,

5) jako właściciel lub najemca statku dopuszcza do popełnienia przez inną osobę czynów, w punktach 1) — 4) określonych, —

będzie karany więzieniem do roku i grzywną do pięciu tysięcy złotych lub jedną z tych kar.

(2) Jeśli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się karę więzienia do trzech miesięcy lub grzywnę do trzech tysięcy złotych.

Art. 73.

(1) Kto rozmyślnie niszczy, uszkadza, czyni niezdatnemi lub niepewnemi w użyciu statki powietrzne lub urządzenia, służące do bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, zwłaszcza urządzenia sygnalizacyjne, albo przez fałszywe znaki lub sygnały, przez pogwałcenie obowiązków służbowych albo w inny sposób umyślnie zagraża bezpieczeństwu lotu i przez to wystawia na niebezpieczeństwo życie ludzkie, — będzie karany więzieniem do lat pięciu.

(2) Usiłowanie ulega karze.

(3) Jeżeli czyn pociągnął za sobą uszkodzenie ciała, przewidziane w art. 235 lub 236 K. K., albo też śmierć człowieka, a sprawca mógł skutek przewidzieć, będzie karany za zbrodnię więzieniem od jednego roku do lat piętnastu, a w razie okoliczności łagodzących więzieniem od sześciu miesięcy do lat pięciu.

(4) Jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się karę więzienia do dwóch lat i grzywnę do trzech tysięcy złotych lub jedną z tych kar, jeżeli zaś nastąpił skutek, przewidziany w ustępie trzecim niniejszego artykułu, można powiększyć karę więzienia do lat pięciu.

Art. 74.

(1) Przedmioty, przewożone statkiem powietrznym wbrew zakazowi, mogą ulec konfiskacie, jeżeli należą do sprawcy lub uczestnika przestępstwa.

(2) Konfiskatę można także orzec samoistnie, jeżeli przedmioty należą do sprawcy lub uczestnika przestępstwa.

Art. 75.

Na obszarze, na którym obowiązywała ustawa karna z r. 1852, wymierza się za występki, przewidziane w art. 72 i 73 ust. (1) i (4), karę aresztu.

Art. 76.

W przypadkach, przewidzianych w art. 71, powołane są do orzekania sądy grodzkie, pozatem zaś sądy okręgowe.

Art. 77.

(1) Do orzekania o czynach, przewidzianych w art. 70, powołane są powiatowe władze administracji ogólnej.

(2) Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny karę zastępczego aresztu według swego uznania, jednak nie ponad 4 tygodnie.

Art. 78.

Postanowienia niniejsze w niczem nie zmieniają właściwości władz i sądów wojskowych.

Art. 79.

Postanowienia ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 34, poz. 355) stosuje się również w wypadkach, gdy przestępstwo popełniono przy użyciu statku powietrznego.

Art. 80.

Przestępstwa, popełnione na polskim statku powietrznym poza granicami Rzeczypospolitej, uważa się za popełnione w Polsce w miejscu zarejestrowania statku.

XIV. Postanowienia końcowe.

Art. 81.

Zasady współpracy i zakres porozumienia się Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych w przedmiocie lotnictwa cywilnego ustala uchwała Rady Ministrów po zasięgnięciu opinji Komitetu Obrony Państwa.

Art. 82.

(1) Wykonanie niniejszego prawa porucza się Ministrowi Komunikacji, tudzież innym Ministrom stosownie do zakresu ich właściwości.

(2) Ponadto upoważnia się Ministra Komunikacji do przeprowadzania we własnym zakresie zmian we wszelkich przepisach, wydanych na podstawie prawa niniejszego, jeżeli zmiany te są niezbędne ze względu na potrzebę przystosowania wspomnianych przepisów do obowiązujących Państwo Polskie międzynarodowych przepisów lotniczych, normujących sprawy porządkowo-techniczne oraz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Art. 83.

Prawo niniejsze wchodzi w życie w dwa miesiące po ogłoszeniu.

Nr. L. II/202/2/35.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 78514. 30.IX.35. 2000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p., telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.